PER
C=64
E
C=128

Anno III
Numero 25
Lire 12.000

CONTIENE
DISK CON
DUE FACCIATE
DI PROGRAMMI

SPECIALE F1

AL VOLANTE
DI UNA
POTENTE
FERRARI

PRATICA
E GARA

OFFICINA
ATTREZZATA
RIPARAZIONI

BANCO
PROVA
MOTORI

17 CIRCUITI

GRUPPO LOGICA 2000

FORMULA 1

AL VOLANTE DI UNA POTENTE FERRARI

I giochi di automobilismo in genere, e più in particolare quelli relativi alle gare di FORMULA UNO hanno sempre destato un interesse altissimo nei loro confronti, se poi uniamo a questo il fascino delle rosse vetture Ferrari otteniamo un gioco che già dalle premesse si rileva un capolavoro, e vi dico subito che non deluderà affatto le attese
SPECIALE F1 trasferisce nel computer tutto il fascino del mondo della formula uno (ragazze ai box escluse purtroppo), unendo la velocità dell'azione nella guida, ai difficili calcoli per preparare al meglio la vostra vettura.
Il gioco infatti è una completa simulazione sportiva, definizione che indica che il gioco va più in là delle solite corse in auto, ma fa sì che esso diventi un completo simulatore di guida e di problematiche legate al mondo dell'auto sportiva

IL CAMPIONATO DI FORMULA UNO

Il campionato di FORMULA UNO è diviso in varie gare
Ognuna di essa si svolge in più giornate e rispecchiando una rigida tabella di marcia.
Il gioco ne segue fedelmente il cammino, vediamolo:
1 GIORNO
— MATTINO = PROVE LIBERE
Vi permettono di conoscere il tracciato e la vostra macchina
— POMERIGGIO = 1 SESSIONE DI PROVE CRONOMETRATE
Prima vera competizione della partita. I concorrenti hanno la prima occasione per determinare la loro posizione sulla griglia

2 GIORNO
— MATTINO = PROVE LIBERE
Vi permettono di continuare a conoscere il circuito.

ISTRUZIONI PER IL CARICAMENTO

Accendere il computer, controllando che il drive sia acceso e collegato, quindi digitare

LOAD 'SPECIALE F1',8,1

Altermine del caricamento apparirà la scritta

PREMI SPAZIO

Premete dunque la barra spaziatrice e attendete.
Dopo alcuni attimi il programma partirà regolarmente.
Il joystick deve essere collegato in porta 2
Il gioco è contenuto su entrambe le facce del disco allegato. Il programma è predisposto per avvertire l'utente quando è necessario girare il disco.

25

FLOPPY 64

Periodico mensile di cultura informatica e programmi
Numero 25
Anno 1990
Edizioni: LOGICA 2000 srl
Direzione, redazione e amministrazione: Via Martiri Oscuri, 21 Milano
Registro stampa del Tribunale di Milano n. 145 del 5/3/1988
Stampa: Aligraf Milano
Distribuzione: Marco A.&.G. Spa Via Fortezza, 27 Milano
Hanno collaborato: Giusy Quattrini, Alfredo Onofrio, Stefano Currò
Direttore responsabile: Antonio Lucarella
Stampato in Italia
Ufficio Tecnico: Tel. (02) 3314868

— POMERIGGIO = 2 SESSIONE DI PROVE CRONOMETRATE
Seconda sessione e definitiva, cercate di ottenere il miglior tempo possibile perchè questa è l'ultima change che il gioco vi offre prima del gran premio.

3 GIORNO
— MATTINO = WARMUP
Si svolge al mattino della corsa, vi permette di preparare la macchina nel migliori dei modi.
Oltre al tempo dovrete cercare la massima affidabilità del motore e della vettura stessa
— GIORNO POMERIGGIO = LA GARA
Ed eccovi finalmemte al momento cruciale del gioco, cioè al Gran Premio stesso.
Cercate di fare una buona partenza e di trovare un buon ritmo di corsa. Attenti perchè sarà faticosa e vincere è tutt'altro che facile.
SPECIALE F1 funziona come un vero e proprio gran premio, quando caricate il gioco parte un cronometro che funzionerà sempre. Tutte le operazioni che farete saranno così condizionate dal tempo che avrete a disposizione, questo vale sia per i tempi sui giri che per le operazioni in officina e ai box.
Inoltre incidenti o guasti meccanici possono provocare al nostro team pericolose perdite di tempo e di giorni.
Se durante la gara per esempio avete un incidente è possibile che oltre a dovervi ritirare dalla competizione vi apparirà un annuncio di danno fisico e una sospensione della attività per alcuni giorni.
Se in quel periodo di tempo vi sono delle altre gare sarete costretti a perderle, come avviene nella realtà.
Ma ora vediamo passo per passo come si diventa dei piloti.

LA PISTA DI PROVA

Il quartiere generale della Ferrari, come saprete certamente si trova nelle vicinanze di Modena, e precisamente a Maranello.
Sempre in provincia di Modena si trova la pista di collaudo della scuderia, denominata PISTA DI FIORANO
In questo circuito abbiamo la nostra sede, occorre dire che il nostro quartier generale è veramente attrezzato al meglio, infatti abbiamo a disposizione:
— UN BANCO DI PROVA PER I MOTORI
— UNA GALLERIA DEL VENTO PER LA SCOCCA
— UNA OFFICINA ATTREZZATA
— UN MECCANICO SUPERESPERTO
— UN CAMION SEMPRE PRONTO PER I NOSTRI SPOSTAMENTI
e naturalmente un circuito dove provare la nostra macchina aiutandoci grazie a cronometri e telecamere sparse sul circuito che possono darci in ogni momento statistiche sulle nostre prestazioni.
Inoltre il computer ci offre informazioni riguardo al tempo atmosferico e a tutti i dati sui tempi compiuti.

OFFICINA

L'officina è il luogo in cui potete mettere a punto la vostra auto prima di incominciare una gara o una prova di percorso.
Per entrare in essa dovete spostare la freccia sull'edificio e premere il tasto di fuoco.
Fatto questo entrerete nell'officina e vi troverete di fronte la vostra auto semismontata
La Ferrari è nel gioco divisa in cinque parti , esse sono:
— MOTORE
— SCATOLA DEL CAMBIO
— PNEUMATICI
— SOSPENSIONI
— SPOILER

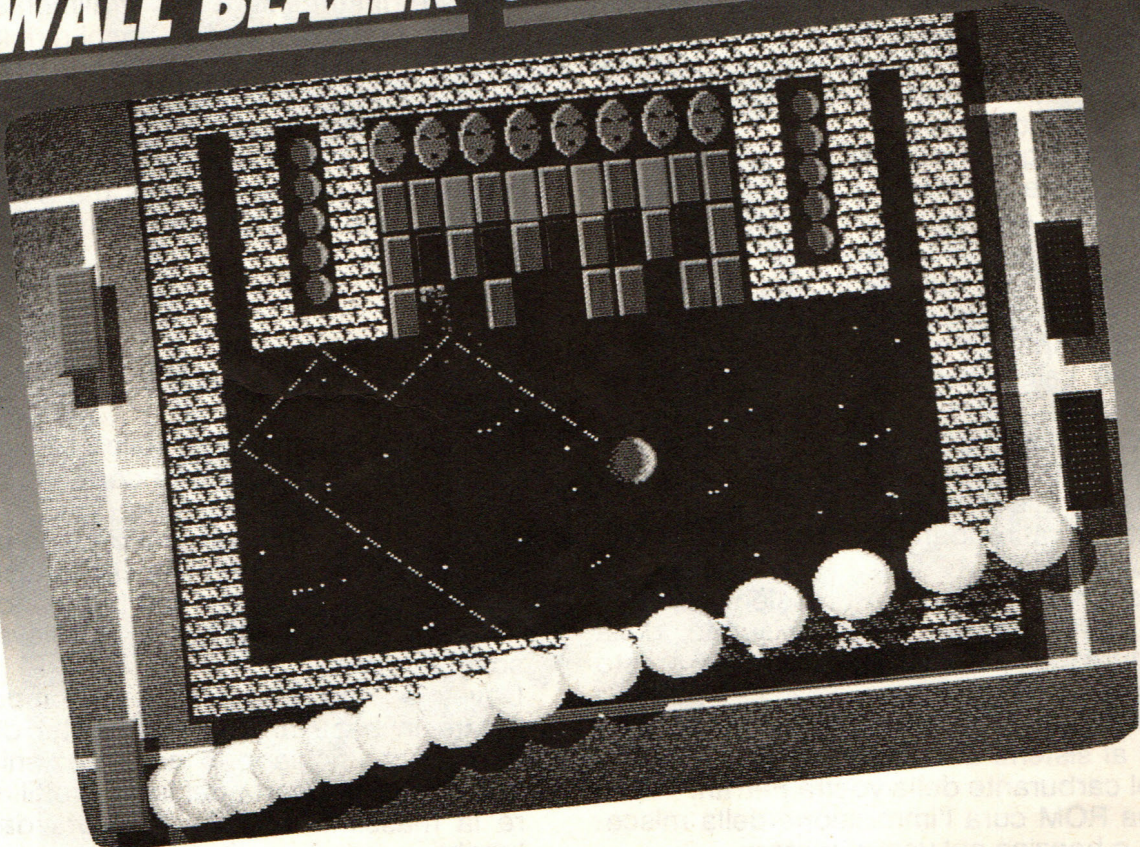
Per ognuna di queste parti avete a disposizione diverse varianti e dovete scegliere la migliore a seconda della situazione di gara in cui vi trovate. Per esempio in un tracciato molto veloce dovrete posizionare gli spoiler più passivi possibili per non frenarvi e dare al motore la massima potenza
Al contrario in un circuito cittadino, quindi lento, il motore dovrà avere molta ripresa ma poca velocità, e gli alettoni dovranno aiutarvi il più possibile a rimanere in pista nelle curve lente.
Vediamo pezzo per pezzo le soluzioni possibili e le loro differenze.

IL MOTORE

La vostra Ferrari è dotata di un motore TURBO V6 che pur sviluppare una potenza di 1100 cavalli a 11000 giri al minuto.
Esistono al suo interno cinque componenti che possono far variare la resistenza e la potenza di esso
I dati che vengono mostrati e che possono essere in parte variati sono: la durata in ore del

motore, il carburante, la pressione dell'olio, la temperatura, l'impianto elettrico, l'impianto ROM del motore e la pressione del turbo
Come già detto solo gli ultimi cinque possono essere varianti, mentre il carburante e le ore di uso sono un dato puramente indicativo.
Variando questi elementi si possono ottenere leggeri miglioramenti sia nelle prestazioni del motore sia nella sua affidabilità.
Ma i test sul motore non si fermano certo quì, anzi questi sono solo dei miglioramenti marginali, vedremo meglio il motore quando parleremo del banco di prova e della taratura del turbo.
La durata di un motore dipende da come è stato utilizzato, più avete aumentato la taratura del turbo e più avrete poche ore di vita a disposizione per il vostro propulsore, solitamente la vita media di esso si aggira intorno alle 8 ore, ma già dopo 6 ore comincerete a perdere potenza ed avere alcuni problemi
Un motore vecchio infatti consuma di più e rende leggermente meno sia in accellerazione che in erogazione di potenza.
L'indicatore di carburante indica la quantità di benzina presente nel vostro serbatoio, il consumo dipende dall'anzianità del motore, dal cambio utilizzato, dal tipo di Rom progettata, dall'aderenza delle gomme e degli spoiler e dalla pressione del turbo.
Una errata programmazione del vostro Team, può far nascere problemi anche per il carburante che può essere in sovrabbondanza durante le prove, e quindi rallentare l'auto e magari lasciarvi a piedi durante il Gran Premio
La pressione dell'olio dipende dall'età del motore, dalla temperatura, e dalla ROM
Essa viene calcolata in bar ed ha un livello massimo di 9.
State attenti che la pressione non scenda mai sotto i 4.5, in tal caso fermatevi ai box e cercate la causa di tale evento.
L'impianto di raffreddamento e quello dell'olio sono molto legati.
Se fate scendere troppo la pressione dell'olio troppo avrete un aumento smisurato della temperatura dell'acqua che vi porterà presto ad una fusione del motore.
L'impianto elettrico fornisce l'alimentazione necessaria ai sistemi di accensione e di trasmissione del carburante della vostra Ferrari.
Il sistema ROM cura l'immissione della miscela di aria e benzina nel vostro motore.
La ROM è una memoria tipica dei computer (anche il vostro C 64 ne contiene un po' !!!), il programma che contiene calcola la giusta quantità di aria e benzina da far misturare ed entrare nel motore, facendo sì che esso renda sempre al massimo.
Una errata programmazione del chip può provocare un andamento a strappi del motore e quindi una resa minore o insoddisfacente.
Una miscela povera di aria fa sì che il motore abbia più potenza ma sia più fragile e surriscaldabile, è da usare per i circuitri veloci, al contrario nei circuiti lenti cercate di scegliere una miscela ricca di aria.
Alcune delle ROM sono state già programmate, la Q-ROM permette di avere il maggior numero di cavalli possibili, ma è da utilizzare solo per le qualificazioni.
La A-ROM è la miscela più povera, la F-ROM la più ricca.
L'impianto del turbo è un insieme di componenti che aumentano la potenza del motore spingendogli letteralmente più aria e carburante
Più elevate la quantità di potenza del turbo e maggior potenza avrete nel motore, ma questo può pregiudicare la resistenza di esso.
Cercate di aumentare la sovralimentazione durante le prove, e solo per pochi giri, in gara seguite un comportamento più prudente tarando la macchina in modo da evitare brutte sorprese durante la competizione.
Ricordatevi che qualsiasi danno alla macchina può essere riparato ai box, ma se rompete il motore siete automaticamente estromessi dalla classifica.

LA SCATOLA DEL CAMBIO

Cliccando con il cursore sulla scatola del cambio appare un pannello di controllo che indica i vari rapporti a disposizione.
I rapporti di marce corte forniscono una rapida accelerazione, ma una velocità massima minore. Al contrario rapporti più lunghi dotano l'auto di una velocità di punta più elevata, ma di scarsa ripresa.
Dovete scegliere attentamente i rapporti da utilizzare in base alle caratteristiche dei circuiti, curve lente richiedono accelerazioni rapide e quindi rapporti corti, nei lunghi rettilinei sfruttare la massima velocità ottentuta dai rapporti lunghi.
Ricordate inoltre che rapporti corti portano a maggior consumi di carburante e pneumatici

PNEUMATICI

Puntando il cursore su una qualsiasi delle ruote avrete visualizzato il pannello relativo alle gomme montate e le possibili varianti.
Scegliere il pneumatico più adatto è molto importante per il successo della gara.
Ogni pneumatico è soggetto a usura in modo differente, questo a seconda della sua posizione e della mescola che può essere più o meno dura.
Se partecipate ad una gara su un tracciato con curve prevalentemente a destra dovrete selezionare una gomma di tipo duro per l'anteriore sinistro, morbido per l'anteriore destro e gomme di media durezza per le posteriori.
Questo per garantire una lunga tenuta nelle curve verso destra, e una buona presa in quelle a sinistra.
Le posteriori devono garantire una buona presa ma, essendo meno sollecitate, possono essere abbastanza morbide.
Certo la scelta delle gomme è complessa, e facilmente le prime volte sarete costretti a rivedere spesso le scelte effettuate.
Il gioco vi dà la possibilità di un aiuto, infatti il vostro capo meccanico vi suggerirà sempre la scelta secondo lui migliore.
Nel pannello di controllo, oltre ai segni rossi, che indicano la soluzione attualmente in atto, potete vedere dei segni verdi, che appunto segnano il suggerimento del meccanico.
Seguendo tali suggerimenti avrete sicuramente delle scelte indovinate, ma con un poco di esperienza vi accorgerete che spesso le vostre scelte possono portare a risultati migliori.
Tornando ai pneumatici ci resta da vedere le differenze dei vari tipi di pneumatici a disposizione.
Come detto precedentemente le gomme si differenziano a seconda del grado di durezza, per semplificarvi il lavoro vi mostro una tabella che indica il tipo di gomma e un consiglio per quando utilizzarla:

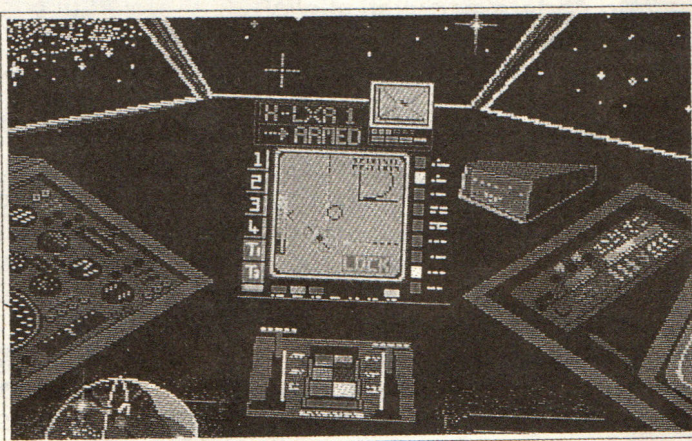
SE/qualificazione/*molto morbido*
SA/gara/*duro*
SB/gara/*MEDIO*
SC/gara/*morbido*
RG/qualificazione con pioggia/*molto morbido con battistrada*
RE/gara/*pioggia morbido con battistrada*

Durante una gara, se vedete che cominciate ad avere problemi per la tenuta di strada vi consiglio di fermarvi subito e di cambiare tutte e quattro le gomme, il tempo che perderete nella sosta sarà poco e potrete recuperarlo facilmente in pochi giri. State attenti che le gomme devono entrare in temperatura, quindi i primi giri con gomme nuove dovrete effettuarli con prudenza, pena una uscita di strada poco simpatica

LE SOSPENSIONI

Nel gioco non esistono ancora le sospensioni intelligenti, nate negli ultimi anni in FORMULA UNO (e sarebbe troppo facile). Nella nostra Ferrari le sospensioni devono essere modificate grazie ad un apposito impianto.
Si può agire sul controllo delle sospensioni rendendole più morbide o più dure, vediamo ora le conseguenze di una variazione dell'assetto delle sospensioni.
Le sospensioni incidono notevolmente sul sovrasterzo o sottosterzo della vettura in fase di curva.

Il sottosterzo si verifica quando affrontate una curva e i pneumatici anteriori perdono aderenza provocando una sbandata.
Il sovrasterzo avviene quando sono i pneumatici posteriori a perdere aderenza e provocare una derapata, o nei peggiori dei casi un testacoda.
Le sospensioni dure forniscono un molleggio inferiore, ma se sono poco dure sulle asperità della strada perderanno aderenza.
Le sospensioni morbide hanno un effetto inverso.
Le sospensioni da scegliere devono essere legate alle gomme e agli spoiler, oltre che al vostro modo di guida.
Se siete soliti affrontare le curve decelerando e frenando poco avrete sicuramente problemi di sovrasterzo se non utilizzerete sospensioni dure, in modo da far girare la macchina il più velocemente possibile.

Ricordatevi che è facile che la macchina perda aderenza se utilizzate troppo i freni durante l'ingresso in una curva, anche la migliore delle regolazione della Ferrari non garantiscono un buon risultato se il pilota non è all'altezza.
Cercate quindi di usare il buonsenso, soprattutto pensando che questo più che un gioco di guida è una simulazione molto vicina alla realtà.

SPOILER

Siano arrivati alla quinta e ultima parte della Ferrari.
Gli spoiler sono molto importanti, al pari dei pneumatici per dotare l'auto di una buona stabilità.
Gli spoiler anteriori e posteriori della Ferrari funzionano esattamente come un'ala invertita di un areoplano.
Mentre quella permette all'aereo di alzarsi in volo, gli spoiler sono rivolti verso il basso e hanno il compito di tenere l'auto schiacciata a terra.
Ulteriore compito degli spoiler è quello di limitare l'effetto sovra o sottosterzante dell'auto, come abbiamo visto in precedenza.
Se abbiamo bisogno di maggior aderenza al terreno dobbiamo utilizzare uno spoiler con l'angolo posteriore più in alto possibile
Esso terrà la macchina incollata al terreno, ma diminuirà la nostra velocità di punta.
Come facilmente intuirete la soluzione ottimale degli spoiler dipende dal circuito in cui dovrete correre, ricordate che se il vostro obiettivo è un'alta velocità dovrete utilizzare meno spoiler possibili, al contrario se vi occorrerà una aderenza totale al tracciato dovrete aumentare l'angolo degli spoiler.
Con questa ultima regolazione si chiude la presentazione delle modifiche che potete portare alla vostra auto durante una sosta ai box, o all'interno dell'officina.
Quando vi trovate nel quartiere generale avete però altre armi per studiare la vostra Ferrari e ideare nuove soluzioni tecniche.

LA GALLERIA DEL VENTO

La galleria del vento è il luogo in cui potrete vedere come gli spoiler della vostra Ferrari alterano la spinta verso terra e la resitenza all'aria.
Essa si trova a Fiorano sulla sinistra dello schermo, indicandola con il joystick potrete entrarvi.
Una volta all'interno potete iniziare i test.
Il pannello di controllo vi permette di far partire la simulazione del vento e di agire sui vostri alettoni.
In base alle modifiche effettuate il grafico di controllo subirà delle variazioni, vedrete così come una maggiore portanza degli spoiler fà rallentare la vostra auto.
Il vostro obiettivo sarà quello di trovare il maggiore incremento di spinta verso terra con la minore resistenza all'aria.
Naturalmente, tutto ciò dipende dalle condizioni del percorso di gara, la scelta degli spoiler sarà probabilmente diversa per ogni tracciato.

IL BANCO DI PROVA DEI MOTORI

Situata dietro ai box possiamo trovare l'officina specializzata nel testaggio dei motori.
Quì possiamo verificare il funzionamento del motore come se fosse su strada, simulando i più disparati casi.
Regolando i vari controlli nell'apposito pannello potrete vedere rapidamente come le prestazioni del motore dipendono dal variare della velocità, dall'anzianità di servizio, dalla regolazione del turbo e dalle ROM utilizzate.
Il grafico delle prestazioni posto sotto il controllo del motore vi mostrerà il modo in cui aumentando la potenza di un fattore del propulsore diminuisce o aumenta quella di un altro.
Ad esempio aumentando l'anzianità del motore vedrete diminuire la potenza da esso sviluppata.
Aumentando invece la potenza del turbo avrete un'aumento proporzionale della coppia e del consumo di carburante, ma una diminuzione dell'affidabilità.
Il motivo predominante di tale test è quello di identificare la velocità di rotazione del motore alla quale coincide la migliore erogazione di potenza.
Nei Gran Premi dovrete utilizzare quella regolazione.
Ultima possibilità che Fiorano vi offre è il tracciato di prova, un percorso misto, con lunghi rettilinei, ma anche curve strette e tratti lenti, ideale quindi per l'ultimo controllo prima di affrontare l'avventura mondiale.
Spesso delle regolazioni sui banchi di prova vi illuderanno di aver trovato la soluzione migliore e di essere imbattibili.
I tracciati reali, purtroppo vi disilluderanno spesso, a volte per delle casualità fortuite, a volte per degli errori di interpretazione dei tracciati.
Altro elemento da non trascurare, anzi elemento importantissimo di cui parleremo fra poco, è il modo di guidare correttamente la vostra veloce vettura.
Un pilota incapace può buttare al vento giorni di regolazioni con una guida troppo prudente o troppo avventuriera.

IN EDICOLA

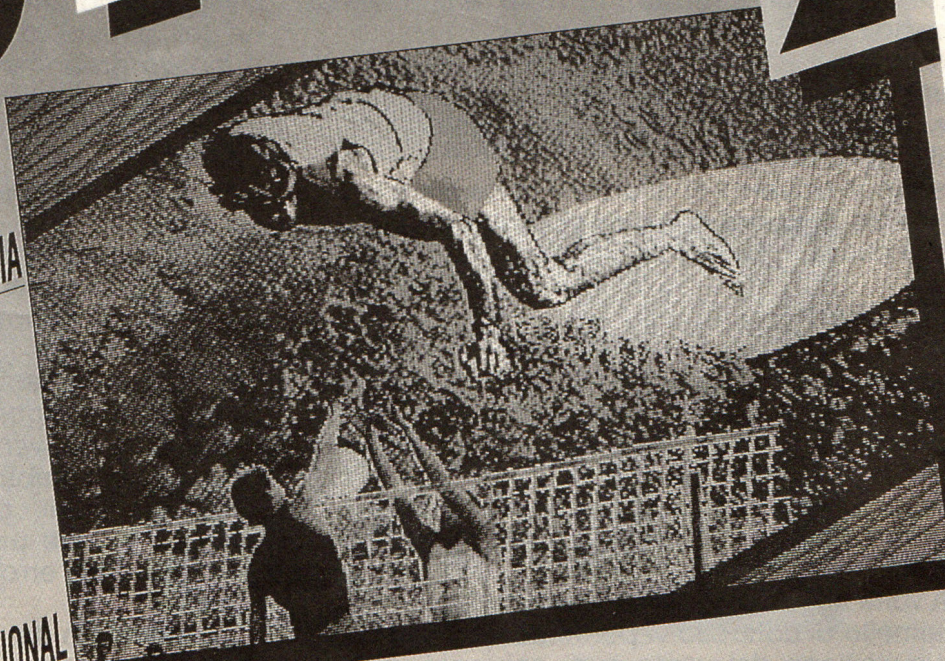
PER C=64 E C=128

COMPUTING

Nuova Serie
Numero 26
Lire 8.000

GRUPPO LOGICA 2000

GIOCHI D'ESTATE 2

WIND SURF
BEACH VOLLEY
FOOTBALL DA SPIAGGIA
MOUNTAIN BIKE
TABELLA DIETA
KEEP ON TOOBIN
JET SKI
JET SKI PROFESSIONAL

Le qualità di un pilota si vedono soprattutto nell'affrontare curve e sorpassi, vediamo qualche consiglio

COME AFFRONTARE LE CURVE

I piloti più esperti riescono a guadagnare tempo prezioso sui novizi ritardando la frenata all'ultimo metro, questa operazione è però molto rischiosa e difficile da attuare.
La tecnica più comune consiste nel fare in modo che l'auto diventi sottosterzante nella curva e sovrasterzante in uscita.
Riuscirete a realizzarla trovando un buon equilibrio fra spolier, ruote ed ammortizzatori.
La curva va comunque affrontata frenando in entrata, impostandola e accellerando in uscita
Cercate di sfruttare l'intera pista, soprattutto in uscita e non abbiate paura di appoggiarvi ai cordoli laterali.

I SORPASSI

Anche se nel tracciato di prova non potete effettuare sorpassi, provate a simularne alcuni, in modo da non trovarvi nel panico nel primo Gran Premio.
I sorpassi vanno effettuati sempre nei rettilinei o all'ingresso delle curve.
Provate ad uscire da una curva accelerando al massimo, tenete una traettoria più rettilinea possibile, immaginatevi un'auto davanti a voi e provate a superarla scartando su un lato della pista, appena effettuata la manovra recuperate la vostra linea e preparatevi alla curva sucessiva frenando però il più tardi possibile.
Questo è il modo più sicuro e valido per effettuare un sorpasso, anche se occasionalmente potrete superare degli avversari anche in modi differenti.
Durante i giri di prova sul tracciato di Fiorano cercate di ottenere il miglior tempo possibile, se vi accorgete che la macchina non funziona al meglio fermatevi e ricominciate le verifiche in officina del vostro mezzo.

LA GARA

Eccoci finalmente a parlare del gioco vero e proprio, e cioè la gara.
Se seguite l'intero campionato vi troverete come prima meta il Brasile, ora però non voglio darvi suggerimenti su questo particolare tracciato, ma mia intenzione è spiegarvi il funzionamento dell'intero meccanismo della competizione, quindi lascerò a voi le scelte sulle gomme, sospensioni e motore.
MI RACCOMANDO !!!! Una volta arrivati sul tracciato di gara avrete una visuale dell'intera zona dei box e di una parte della pista
Potrete selezionare diverse zone, fra cui

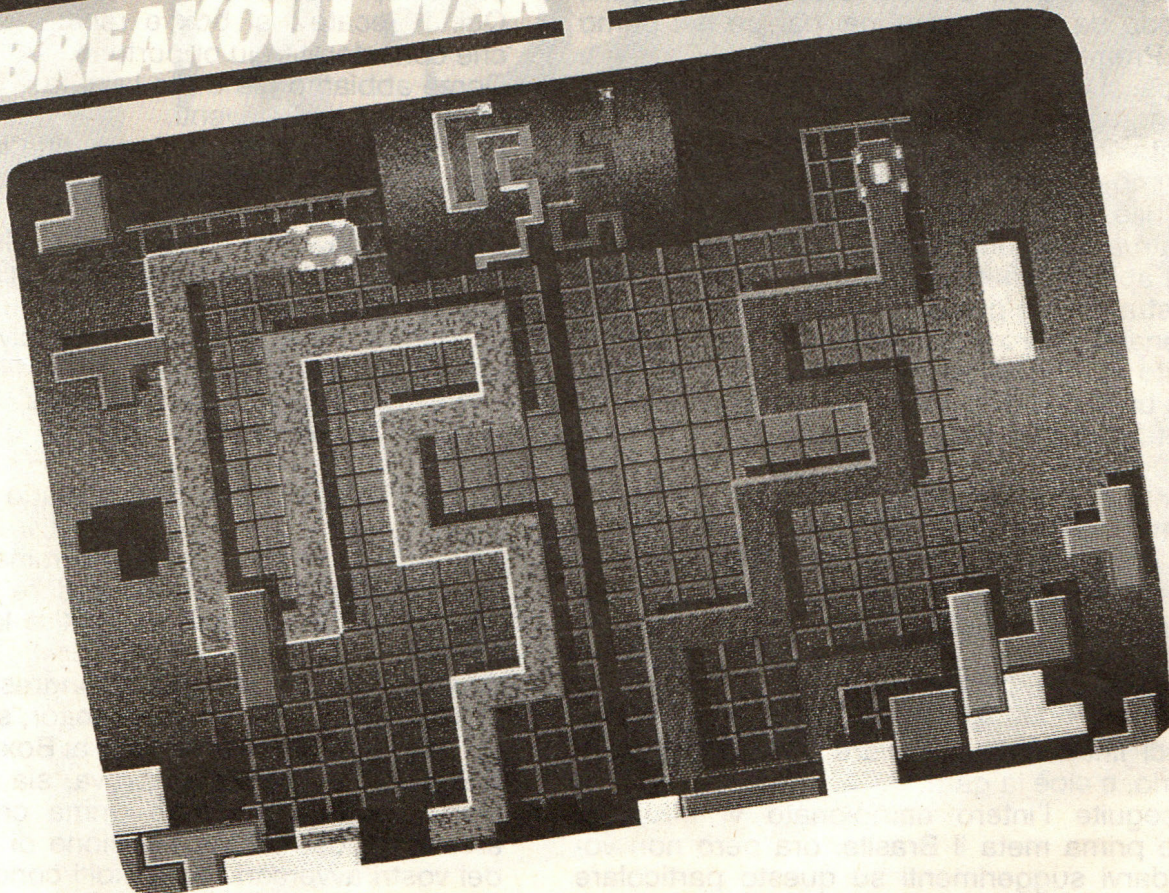
L'OFFICINA
LA DIREZIONE DI GARA
I BOX
IL PERCORSO DI GARA

Nell'officina e nei box potrete effettuare tutte le modifiche di cui vi ho illustrato precedentemente, nei box inoltre potrete vedere i tempi di qualificazione vostri e degli altri concorrenti, attenti però che ogni cosa che decidete di fare vi porterà via del tempo che durante la gara è prezioso
La prima cosa da fare quando si arriva su un tracciato di gara è di osservare l'ora, la condizione del tracciato e il tempo atmosferico.
Se siete in anticipo rispetto alla gara potete fare alcuni giri di prova del tracciato e trarre le prime impressioni
Quindi recatevi ai box e recate le modifiche che considerate più opportune.
Come abbiamo già detto la gara è divisa in tre giorni e in cinque eventi.
Essi sono segnalati da una scritta in alto al video, che vi indica appunto il giorno e l'evento in cui vi trovate.
Entrando in gara avrete sulla destra dello schermo delle informazioni sull'andamento della prova.
La bandierina che vedrete avrà diversi significati a seconda del colore:
— VERDE indica l'inizio della gara
— BIANCA indica che rimane un giro al termine
— ROSSA indica che è necessario rientrare ai box
— A SCACCHI che la gara è terminata.
Oltre alla bandiera potrete vedere il tempo di gara, il numero di giri compiuti e la posizione attuale.
Quando passate in fianco all'ingresso dei box, la scritta PIT apparirà sul monitor, spostandovi verso di essa potrete fermavi ai Box.
Nella prima giornata di prova, sia per la sessione libera che per la prima cronometrata avrete la possibilità e l'illusione di correre più dei vostri avversari.Infatti molti concorrenti tengono nascoste per le ultime prove le loro carte migliori, accontentandosi di conoscere la pista

IN EDICOLA

Nuova Serie
Numero 77
Lire 8.000

IL GRANDE SOFTWARE PER C=64 C=128

QUID
JET-PACK SAGA
TRONIC
TROGG'S ADVENTURE
BISTRIS
BREAKOUT WAR
G.P. CIRCUIT

e provare la macchina.
Cercate di ottentere un tempo valido subito, in modo da non essere costretti ad affannose modifiche e rincorse negli ultimi minuti a disposizione.
State attenti che durante le prove la pista sarà molto trafficata e alcune macchine gireranno lentamente, entrare in collisione vorrebbe dire abbandonare la possibilità di partecipare alla gara.
Cercate quindi di girare tranquillamente provando a staccare un buon tempo solamente quando la pista ve lo consentirà, forzare troppo è sempre pericoloso.
Per ottenere il miglior tempo possibile per la qualificazione utilizzate sempre il Q ROM, pneumatici morbidi e la massima sovralimentazione del turbo, le altre regolazioni variano a seconda del tracciato.
Se siamo riusciti a superare indenni le qualificazioni ci viene permesso di correre la domenica il nostro Gran Premio.
Al mattino abbiamo mezzora di tempo per girare sul tracciato provando l'assetto di gara, nostro compito non sarà più di cercare un tempo record, ma di trovare la miglior soluzione di regolazione per far sì che la nostra auto possa far una buona figura nella gara senza chiederci troppi sacrifici.
Le regolazioni per la gara devono infatti considerare soprattutto la durata di essa, quindi gomme meno aderenti ma più dure e resistenti, spoiler che frenino maggiormente rispetto alle prove, ma tengano la macchina più facilmente in strada, motore meno sovralimentato e quindi più lento ma maggiormente resistente ed economico di carburante.
Una volta in gara ci troviamo per la prima volta a duellare con altri piloti che viaggiano sempre pressapoco alla nostra velocità.
Non cercate di superarli a tutti i costi, sappiate cogliere l'attimo giusto e passateli solo nei punti più sicuri, tenete sempre un occhio al carburante, non aprite troppo il gas nei primi giri se non volete restare a secco.
Può succedere inoltre che degli ostacoli vi si presentino di fronte, come ad esempio auto coinvolte in incidenti o con guasti meccanici, state sempre attenti perchè uno scontro con tali ostacoli pregiudicarvi la gara.
Se siete coinvolti in un incidente grave è possibile che veniate ricoverati in ospedale, in tale caso perderete alcuni giorni di lavoro, indicati dall'apposito cartello che vedrete sullo schermo.

Un ultimo suggerimento è quello di controllare sempre le indicazioni dei commissari eventuali incidenti o tracce di olio in pista potranno essere così evitate.
Ormai sapete quasi tutto sul gioco, ma un attimo come si comanda l'auto ?????
Mi stavo dimenticando di dirvelo, quindi ....

COME SI GUIDA !!!

Come potete vedere dallo schema si utilizza totalmente il joystick, e nel modo più naturale possibile (piegandolo a destra la macchina girerà a destra e viceversa).
Spostando in avanti la leva del joystick avrete un'accelerazione, tirandola verso di voi farete entrare in funzione i freni, oltre che a lasciare l'acceleratore.
L'uso delle marce dipendono dal livello di difficoltà di guida che avete selezionato.
Se state giocando come pilota principiante non dovrete occuparvi delle marce, esse saranno controllate dal computer.
Se siete invece a livello superiore di difficoltà le marce saranno controllate da voi.
Premendo il tasto del fuoco e spingendo in avanti il joystick avrete l'inserimento della marcia superiore, l'azione contraria scalerà di una marcia.
Attenzione che come vi ho già ricordato questo più che un gioco è una simulazione di guida, quindi non esagerate con le accellerazioni e le violente sterzate.
Nei giochi di automobilismo siete abituati a seguire la strada azionando il joystick solo per girare o per accelerare, in Speciale F1 uno dovete utilizzare il joystick con la massima precisione e sensibilità.
Un uso errato può portare a frequenti uscite di strada o incidenti meccanici, cose che vi porteranno a pensare il gioco troppo difficile, provate invece a pensare di guidare veramente e capirete come utilizzare il vostro comando manuale.
Il volante disegnato al centro dello schermo ripota una pallina bianca sulla sua circonferenza, essa vi indicherà se state sterzando e in qual misura, il cambio è sulla destra dello schermo, e riporta la marcia inserita.
Vi ricordo che le auto di Formula 1 solitamente usano cambi con cinque rapporti.

— 1 joystick per direzioni
— 2 joystick marce

Siete così arrivati al termine della vostra fine gara.
Soddisfatti del vostro piazzamento??? Beh questo dipende da voi.
La gara, se vi siete piazzati nei primi sei vi avrà fruttato alcuni punti per la classifica del Campionato Mondiale, ed più esattamente:

— 9 AL PRIMO
— 6 AL SECONDO
— 4 AL TERZO
— 3 AL QUARTO
— 2 AL QUINTO
— 1 AL SESTO

I piazzamenti della stagione possono essere richiamati cliccando sull'edificio posto direttamente sotto il controllo della gara.
Inoltre è possibile salvare su disco una stagione iniziata e richiamarla in più occasioni.
Il tabellone dei vostri risultati riporta i punti conquistati da ogni singolo pilota, le gare già disputate e la stagione in corso.
Il gioco è stato strutturato seguendo il calendario di gara ufficiale nel 1986, quindi comprende tutti i tracciati su cui si è corso quell'anno.
E' possibile comunque cambiare l'ordine alle gare viaggiando da un posto all'altro senza dover seguire le date imposte.
Per viaggiare dovete spostarvi sul simbolo del cammion Ferrari sempre presente su tutti i circuiti.
Vi verrà mostrata una mappa della terra dove sono indicati tutti i circuiti esistenti e le condizioni climatiche del momento.
Puntando sul tracciato scelto si effettuerà il trasferimento utilizzando un comodo aereo, tenete conto però che :
— Trasferimenti sulla stessa nazione = 1

CARATTERISTICHE DEI CIRCUITI

NOME	LUNGHEZZA KM 1 GIRO
BRASILE	5.010
SPAGNA	4.218
SAN MARINO IMOLA	5.040
CANADA	4.410
BELGIO	6.942
DETROIT	4.020
FRANCIA	3.816
GRAN BRETAGNA	4.206
GERMANIA	6.798
UNGHERIA	4.008
AUSTRIA	5.940
ITALIA	5.802
PORTOGALLO	4.344
MESSICO	4.656
AUSTRALIA	3.780

STAGIONE CAMPIONATO DEL MONDO 1986

GARA	DATA	LOCALITA'
RIO	21/3 al 23/3	Jacarepagua
JEREZ	11/4 al 13/4	Jerez, Spagan
IMOLA	25/4 al 27/4	Imola, Italia
MONACO	9/5 al 11/5	Monaco
SPA	23/5 al 25/5	Spa, Belgio
MONTREAL	13/6 al 15/6	Montreal, Canada
DETROIT	20/6 al 22/6	Detroit, Stati Uniti
RICHARD	4/7 al 6/7	Paul Richard, Francia
HATCH	11/7 al 13/7	Brands Hatch, Inghilterra
HOCKENHEIM	25/7 al 27/7	Hockenheim, Germania
BUDAPEST	8/8 al 10/8	Budapest, Ungheria
OSTERREICH	15/8 al 17/8	Austria
MONZA	5/9 al 7/9	Italia
ESTORIL	19/9 al 21/9	Portogallo
MESSICO	10/10 al 12/10	Città del Messico
ADELAIDE	24/10 al 26/10	Adelaide, Australia

GIORNO DI TEMPO
— Trasferimenti sullo stesso continente = 2 GIORNI

— Trasferimenti su altri continenti = 3 GIORNI
— Le condizioni climatiche valgono per il giorno di partenza e possono mutare con il passare dei giorni, quindi anche con la perdita di tempo per il viaggio.
Penso di aver concluso la presentazione del bel gioco incluso nella rivista di questo numero, inutile ricordarvi che considero questa simulazione un vero capolavoro di software, spero che le piccole difficoltà iniziali, che probabilmente troverete, non raffreddino il vostro entusiasmo verso tale gioco, con un poco di costanza potrete superarle e godervi innumerevoli ore di divertimento e di entusiasmo insieme alla vostra magica Ferrari, e chi sa mai che vi serva da lancio verso un'attività di pilota ai vertici della categoria più affasciante del mondo motoristico.

PER C=64 E C=128

FLOPPY 64

CONTIENE DISK CON DUE FACCIATE DI PROGRAMMI

Anno III
Numero 26
Lire 12.000

SUPER UTILITY

IL MEGLIO DELLE UTILITY SU DISCO

FORMATTATORI
COPIATORI
COMPATTATORI
DISK EDITOR
DISCO NASTRO
MONITOR

È IN EDICOLA

GRUPPO LOGICA 2000